

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I soldi dei porti fuori dal Pnrr; dentro autoproduzione e superamento dell'articolo 18 comma 7

Nicola Capuzzo · Friday, April 23rd, 2021

L'ultima versione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che domani (sabato 24 aprile) andrà all'esame definitivo del Consiglio dei Ministri non contiene stanziamenti per nuove opere infrastrutturali ma un paragrafo significativo è comunque dedicato alle banchine.

Al capitolo 2 del documento, intitolato 'Le riforme abilitanti: semplificazione e concorrenza', fra le misure trasversali e le misure settoriali per la concorrenza ne riporta alcune specifiche per i porti. Più nel dettaglio si legge: "In materia di porti, le riforme proposte sono orientate a: introdurre criteri più certi, chiari e trasparenti per il rilascio, la durata e le modalità di revoca delle concessioni demaniali portuali (modifica dell'art. 18 l. 28 gennaio 1994, n.84); superamento per i porti di medie e grandi dimensioni del divieto di cumulo di concessioni per la medesima attività in area portuale". Si parla dell'articolo 18 comma 7 e il Piano ricorda che "al momento in ciascun porto l'impresa concessionaria non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto per la medesima attività (art. 18, c. 7, l. n. 84/1994), generando quindi un ostacolo in termini di efficienza". Un altro tema esplicitamente riportato nel Pnrr (anche se con una certa confusione) è il "superamento del vincolo di autoproduzione". In realtà la misura prevede l'opposto e suggerisce cioè l'abrogazione del cosiddetto 'emendamento Gariglio' che, inserito nel 'decreto rilancio', impedirebbe quasi totalmente (se fosse stato emanato il relativo decreto attuativo) l'autoproduzione in banchina da parte delle compagnie di navigazione. "Al momento le operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento merci) devono essere svolte da imprese autorizzate" è scritto nel documento del Governo. "Solo laddove non sia possibile ricorrere a tali imprese, la nave è autorizzata a svolgere in proprio tali operazioni (art. 16, 4bis, l. 84/1994). Eliminare tale vincolo rafforza le dinamiche concorrenziali". Proprio il deputato Davide Gariglio (Pd) ha assicurato che questo passaggio dedicato all'autoproduzione sarà stralciato durante il Consiglio dei Ministri.

Sempre a proposito di porti sono infine stati esclusi dal Pnrr le risorse (oltre 3 miliardi) che le bozze precedenti destinavano a interventi di sviluppo infrastrutturale negli scali (cold ironing, nuova diga di Genova, porto di Trieste, ecc.). Questi interventi pare saranno finanziati con un altro fondo complementare al Pnrr da circa 30 miliardi che «utilizzerà le medesime procedure abilitanti, avrà milestones&targets per ogni progetto e godrà di un attento monitoraggio sulle sue opere al pari di quelle del Pnrr. Unica differenza rilevante l'assenza di obblighi di rendicontazione a Bruxelles e possibilità di scadenze più lunghe rispetto al 2026 in alcuni casi».

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, April 23rd, 2021 at 4:15 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.